Cena numeru 50 zł

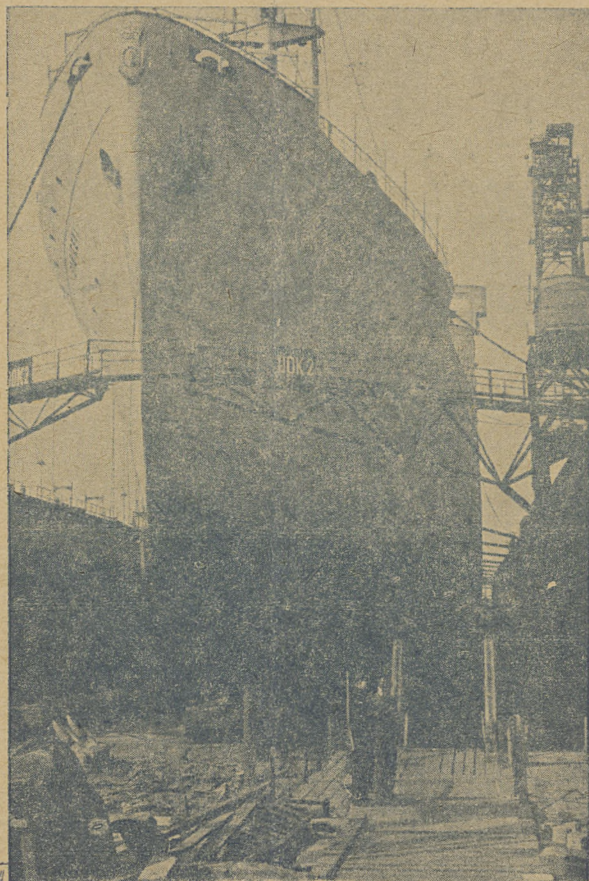


Morski Przegląd Gospodarczy



ORGAN GOSPODARCZY POLSKIEGO WYBRZEŻA

Nr 1 (20) | Gdynia, styczeń 1948 r. | Rok III



M/S „SOBIESKI" NA STOCZNI W GDAŃSKU



Cena numeru 50 zł



Morski Przegląd Gospodarczy



BIULETYN IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI | ORGAN PUBLIKACYJNY DELEGATURY RZĄDU DLA SPRAW WYBRZEŻA | BIULETYN ZRZESZEŃ GOSPODARCZYCH WOJ. GDAŃSKIEGO I POMORSKIEGO

Nr 1 (20) | Gdynia, styczeń 1948 r. | Rok III

Inż. WITOLD TUBIELEWICZ

Odbudowa portów Wybrzeża Centralnego

Zadaniem portów morskich jest zmiana transportu lądowego lub rzecznego na transport morski lub odwrotnie. Zadanie to wykonują porty przez przystosowanie nabrzeży i urządzeń przeładunkowych do bezpośredniego i najsprawniejszego przeładunku towarów ze środków transportowych, lądowych i rzecznych na środki transportowe morskie. Im racjonalniej i staranniej rozwiązane są wewnętrzne drogi komunikacyjne portowe, nabrzeża, urządzenia przeładunkowe, powierzchnie składowe i inne uzbrojenia portu, tym sprawniejszy i tańszy jest przeładunek. Przy wykorzystywaniu portu jako punktu przeładunkowego odgrywa rolę nie tylko wydajność przeładunkowa portu, lecz szereg innych czynników, jak sprawność przeładunków, łatwość jak technicznej tak i handlowej manipulacji i tym podobne. Te wszystkie czynniki decydują ostatecznie o konkurencyjności portu.

Przez porty Gdańsk i Gdynia w latach 1938/1939 przeszło ogółem 16.300.000 ton towaru, z czego w przywozie 3.090.000 ton, w wywozie 13.210.000 ton, przy czym na drobnicę przypadło około 2.200.000 ton, zaś na towary masowe 14.100.000 ton, w eksporcie przeważał węgiel — w imporcie ruda i złom.

W kwietniu 1945 roku porty były całkowicie zrujnowane i nie nadawały się do eksploatacji. W ciągu dwóch lat zdołano częściowo je odbudować, wykorzystując pozostałości z okresu przedwojennego czy to w postaci resztek magazynów czy też wraków urządzeń przeładunkowych.

Dwa lata odbudowy zakończyły się następującymi wynikami:

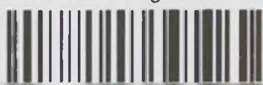
		Ilość	Wydajność	Og. przeładunek
1. Nabrzeża dla węgla	mb.	2.040	2.940 t/mb.	—
2. Nabrzeża dla masówki	mb.	1.795	947 t/mb.	—
3. Nabrzeża dla drobnicy	mb.	2.970	400 t/mb.	—
4. Ilość dźwigów węglowych	sztuk	18	333.000 t/dźw.	6.000.000 t.
5. Ilość dźwigów masowych	sztuk	12	136.000 t/dźw.	1.700.000 t.
6. Ilość dźwigów drobnic.	sztuk	24	50.000 t/dźw.	1.200.000 t.
7. Powierzchnia magazynów drobnicowych	m^2	130.000	9,2	—



Dla zobrazowania całokształtu prac, związanych z uruchomieniem portów należałoby szczegółowo przedstawić osiągnięcia nie tylko w urządzeniach głównych, lecz we wszystkich urządzeniach niezbędnych dla normalnej eksploatacji portów, a więc: zapotrzebowanie w linie komunikacyjne, zaopatrzenie w siłę i światło, zaopatrzenie w wodę, tabor samochodowy i pływający, środki do prowadzenia robót morskich i tym podobne. Zajęłoby to jednak zbyt dużo czasu i rozproszyłoby uwagę na szereg elementów drobniejszych. Stanowią one pewien procent od urządzeń głównych, które w dalszym ciągu będą nieco szerzej rozpatrzone.

Port winien być dostosowany do przeładunków, jakie gospodarka narodowa na niego nakłada. Główny produkt eksportowy w porcie Gdańsk i Gdynia tak przed wojną jak i obecnie stanowi węgiel.

Podane poniżej zestawienie wykazuje na stan wyposażenia portów w urządzenia przeładunkowe węglowe i przewidywane ich zwiększenie do roku 1949 oraz ilość przeładunku tak dokonanego jak i przewidzianego na lata późniejsze.



Przeładunek węgla

	1938 r.	1946 r.	31.12. 1947 r.	1948 r.	1949 r.
Długość nabrzeży:					
Gdynia (część Szwedzkiego, Duńskie i Śląskie)	1.430	790	790	790	1.340
Gdańsk (basen Górniczy wsch. i część zachodniego, część Wiślanego i Alldag	1.850	1.250	1.250	1.250	1.250
Razem:	3.280	2.040	2.040	2.040	2.590
Urządzenia przeładunkowe:					
taśmowców	5	4	5	5	5
dźwigów 10 t.	1	—	—	—	—
„ 7 t (17 i 9)	26	8	8	17	24
„ 5 t „	6	1	4	4	5
„ 3 t „	—	1	1	1	1
Razem:	38	14	18	27	35
Przeładunek węgla i koksu:					
Gdynia:					
osiągnięty w tys. ton	6.526	2.127	—	—	—
szacowany „ „	—	—	2.600	5.450	5.000
Gdańsk:					
osiągnięty tys. ton	4.030	2.545	—	—	—
szacowany „	—	—	3.400	8.850	5.600
Razem:	10.556	4.672	6.000	8.350	10.600
na 1 m nabrzeża (ton):					
w Gdyni	4.560	2.680	3.290	4.360	3.630
w Gdańsku	2.180	2.040	2.720	4.360	4.480
w obu portach razem:	3.220	2.290	2.940	4.360	4.100
Zadanie do wykonania:					
własne według planu tys. ton					
w Gdyni	—	—	3.200	4.800	5.900
w Gdańsku	—	—	3.800	5.600	6.800
Razem:	—	—	7.000	10.400	12.700
późniejsze zwiększenie planu	—	—	—	—	600
Ogółem:			7.000	10.400	13.300
szacowana zdolność przeładunkowa			6.000	8.850	10.600
spodziewany niedobór przy technicznie normalnej eksploatacji	—	—	1.000	1.550	2.700

Z zestawienia tego wynika, że spodziewany niedobór przeładunku węgla będzie wynosił w roku 1947 — 1.000.000 ton, w roku 1948 — 1.500.000 ton, w roku 1949 — 2.700.000 ton.

Niezależnie od przeciążenia tak urządzeń przeładunkowych jak i nabrzeży, pokonania niedoboru nie da się osiągnąć, przy czym trzeba zaznaczyć, że nawet decyzja zwiększenia inwestycji już obecnie, nie wpłynie w czasie na zmniejszenie tego niedoboru, gdyż dla pokrycia jego za rok 1948 trzeba mieć już na początku tego roku całkowite wyposażenie portu dla należytego wykonania nałożonych zadań.

Przeciążenie jednostkowe tak nabrzeży jak i urządzeń przeładunkowych nie da się zbyt długo utrzymać i wcześniej czy później zaczną masowo występować uszkodzenia lub niedokładności w pracy, spowodowane przeciążeniem elementów portowych.

Przyjmując średnią wydajność nabrzeża 3.000 t/mb w stosunku rocznym, dla przeładunku 13.300.000 ton węgla, niezbędne byłoby około 4.400 mb nabrzeży, z chwilą, kiedy w roku 1949 przewidziane jest 2.590 mb nabrzeży. Wobec różnorodności urządzeń przeładunkowych, trudno określić średnią ich wydajność, gdyż nie będzie można odzwierciedlić natężenia ich pracy, jednak i tu w porównaniu do roku 1938, uwydatnia się niedobór tych urządzeń.

Stan ten pogarsza jeszcze wiek dźwigów, z których znaczna ilość będzie musiała być wymieniona, a w każdym razie przebudowana. Wszelki wysiłek robotnika czy technika w tym wypadku nie przemoże maszyny, i, biorąc pod uwagę większy wkład pracy dzisiejszego pracownika w stosunku do okresu

przedwojennego, należy stwierdzić, że wkład ten pójdzie w pierwszym rzędzie na przezwyciężenie starości poszczególnych urządzeń, a nie na zwiększenie wydajności.

Do towarów masowych, wymagających specjalnych urządzeń, należą wypałki pirytowe, fosforyty, złom i ruda. Stan wyposażenia portów w te urządzenia w poszczególnych latach, ujęty w tablice, łącznie z ilością przeładunku, przedstawia się następująco:

1949 zaopatrzenie portów w urządzenia przeładunkowe i nabrzeża powinno być dostateczne. W stosunku do roku 1938 przewiduje się prawie trzykrotnie zwiększenie wykorzystania urządzeń przeładunkowych. Należy zwrócić uwagę, że przed wojną urządzenia przeładunkowe dla towarów masowych były w części wykorzystywane dla pracy przy ładowaniu węgla. Obecnie pomoc ta nie może być brana pod uwagę, a jeżeli tak, to w minimalnej ilości, i tu jed-

Przechodząc do drobnicy z góry trzeba zaznaczyć, że ładunki drobnicy są tak różnorodne i wymagające niejednokrotnie specjalnych tak magazynów jak i urządzeń i przeciętne przyjmowane do obliczeń zawsze muszą się różnić od potrzeb rzeczywistych, stawianych przez eksploatację portom. Jednak dla zorientowania sie przybliżonego, operować będziemy ilościami ogólnymi obrotów portów, nie zaś rozbitymi na poszczególne ładunki.

PRZEŁADUNEK RUDY I INNYCH TOWARÓW MASOWYCH

(wypałki pirytowe, fosforyty, złom).

	1938 r.	1946 r.	1947 r.	1948 r.	1949 r.
Długość nabrzeży:					
w **Gdyni** (część Szwedzkiego, Holenderskiego i Czechosłowackiego)	912	695	695	912	912
w **Gdańsku** (basen Górniczy, nabrzeże Wiślane i Kaszubskie)	1.540	1.100	1.100	1.100	1.100
Razem:	2.452	1.795	1.795	2.012	2.012
Urządzenia przeładunkowe:					
Mostów 15 t.	2	1	1	2	2
„ 11,5 t.	2	2	2	2	2
„ 10 t.	2	—	1	1	2
Dźwigów 7 t.	10	7	8	8	15 *)
„ 5 t.	8	—	—	—	—
	24	10	12	13	21
Przeładunek w tys. ton:					
w Gdyni:					
osiągnięty	715	527	—	—	—
szacowany	—	—	700	1.200	1.800
w Gdańsku:					
osiągnięty	938	702	—	—	—
szacowany	—	—	1.000	1.200	1.700
Razem:	1.655	1.229	1.700	2.400	3.500
Na 1 m nabrzeża ton:					
w Gdyni	784	759	1.006	1.315	1.790
w Gdańsku	509	637	910	1.090	1.546
w obu portach razem	675	685	947	1.192	1.740
na 1 dźwig tys. ton	69	123	136	185	167
Zadanie przeładunkowe:					
własne Gdyni i Gdańska z uwzględnieniem potrzeby pokrywania niedoborów Szczecina . . .	—	—	1.700	2.400	3.500

Plan może być wykonany.

Uwaga: Uzbrojenie nabrzeży w dźwigi dla towarów masowych nie było przed wojną w pełni wyzyskane, dlatego mogły być one używane również do przeładunku węgla.
Obecnie mogą one służyć taką pomocą jedynie w okresach osłabienia przeładunku rudy. Pomoc ta może być szacowana na około 500.000 ton węgla rocznie.

Z zestawienia tego wynika, że przy przewidywanym przeładunku 1.700.000 ton w roku 1947 — 2.400.000 ton w roku 1948 i 3.500.000 ton w roku

nak należy zwrócić uwagę, że urządzenia są przemęczone i dalsze zamówienie dźwigów masowych dla wymiany istniejących jest konieczne.

Stan wyposażenia portów w urządzenia do przeładunku i przechowywanie towarów drobnicowych przedstawia się następująco:

*) 4 zużyte dźwigi nabrzeża Wiślanego po dostawie nowych mają być wycofane i ewentl. zużyte dla małych portów.

PRZEŁADUNEK DROBNICY W PORTACH GDYNIA I GDAŃSK

	1938 r.	1946 r.	1947 r.	1948 r.	1949 r.
Długość nabrzeży eksploatowanych w Gdyni: (Francuskie, Pilotowe, Polskie, Rotterdamskie, U. S. A.)	2.860	1.370	1.680	2.000	2.000
w Gdańsku: (Strefa Wolnocłowa, Kanał Portowy, Nabrz. Wiślane i Kaszubskie)	2.650	1.600	1.650	2.200	2.200
Razem:	5.510	1.970	3.350	4.700	4.700
Urządzenia przeładunkowe:					
Gdynia dźwigów sztuk	65	14	17	32	32
Gdańsk „ „	43	10	10	29	29
Razem:	108	24	27	61	61
Powierzchnia magazynów I linii:					
Gdynia	180.000	90.000	100.000	135.000	135.000
Gdańsk	230.000	40.000	45.000	65.000	65.000
Razem:	410.000	130.000	145.000	200.000	200.000
Przeładunek w tys. ton, łącznie Gdynia i Gdańsk:	2.179	—	1.200	2.400	2.400

Uwaga: Obrót drobnicy, szacowany według planu gospodarczego w roku 1949 wyniesie — 1.500.000 ton.

	1938 r.	1946 r.	1947 r.	1948 r.	1949 r.
Wydajność przeładunkowa poszczególnych urządzeń na 1 mb nabrzeża ton na rok	395	—	400	510	510
Na 1 m² magazynu I linii ton/m²	5,3	—	9,2	14,5	12,0
Na 1 dźwig w tys. ton na rok	20	—	50	09	59

1. Przelotność 1 mb. nabrzeża drobnicowego w stosunku rocznym wyniesie . . . . 400 — 600 ton/mb.
2. Przelotność na 1 m² magazynów I linii wyniesie . . 5 — 7 ton/m²
3. Wydajność na 1 dźwig drobnicowy w tys. ton . . od 20 — 25 ton w stosunku rocznym.

Podane zestawienie rysuje nam, jeśli już nie paradoksalne obciążenie jednostkowe, to w każdym razie niebezpieczne i wymagające wyjaśnień. Przyjmując, że lata przedwojenne były zbliżone do normalnej pracy portów i możliwości poszczególnych urządzeń przeładunkowych były mniej więcej wykorzystywane racjonalnie, należy przyjąć, że

Przyjmując te dane, jako typowe, gdyż tak teoretyczne obliczenia jak i praktyczne wyniki innych portów mniej więcej w tych granicach się obracają, należy przyjąć, iż w roku 1947

a) nabrzeży dla drobnicy była dostateczna ilość (400 ton-mb rok),
b) dźwigów było mało (9,2 ton na 1 m²). Część towaru w okresie najintensywniejszego ruchu była składowana pod gołym niebiem pod plandekami,
c) wydajność 50.000 ton na 1 dźwig jest zupełnie nierealna i wytłumaczalna tym, że znaczna część drobnicy była wyładowywana windami okrętowymi.

Jeszcze gorzej przedstawia się sytuacja z wyposażeniem w urządzenia przeładunkowe w latach 1948/1949, o ile mamy przepuścić przez porty prawie 2.500.000 ton drobnicy. Wówczas ani magazyny, ani dźwigi nie podołają zadaniu. Należy też zwrócić uwagę, że wszystkie statystyki podają normalnie wyposażenie portów na koniec roku, a że większość inwestycji jest zakończona również z końcem roku, wchodzą one realnie dopiero w służbę na następny rok. Opóźnienie to wyraźnie odczuwają porty Gdańsk i Gdynia i musi ono być wyrównane przez wzmożenie inwestycji w latach najbliższych.

Przyjmując według planu gospodarczego obrót 2.400.000 ton, porty winny posiadać:

a) nabrzeży drobnicowych — 2.400.000 : 500 — 40.800 mb.
W roku 1949 będą posiadały 4.700 mb., a więc ilość dostateczną, jednak ze względu na płytkość niektórych nabrzeży zachodzić będzie konieczność ich przebudowy (nabrzeże Kanału Portowego i Dworca Wiślanego w Gdańsku),
b) magazynów I linii — 2.400.000 ton : 6 t/m² — — 400.000 m².
Na rok 1949 porty będą posiadały około 200.000 m², a więc niedobór wyniesie około 200.000 m². Niedobór ten nie da się nawet przy zwiększonym tempie inwestycji wyrównać w ciągu 1948/1949 roku i przejdzie na lata następne.
c) urządzenia przeładunkowe — 2.400.000 : 25.000 — 96 sztuk.
Niedobór w urządzeniach przeładunkowych wyniesie

w roku 1948/49 około 35 dźwigów, nie da się go już obecnie wyrównać, gdyż czas produkcji dźwigów należy określić na 2 lata. Musimy się nadal liczyć z koniecznością przeładunku winczami i to znacznie ponad normę około 15 — 20%, jaką obserwujemy w tych portach.

Reasumując podane ilości, należy uważać, że dla wykonania planu gospodarczego niezbędne jest, ponad przewidzianą ilość w programie inwestycyjnym, wyposażyć porty w około: 2.000 mb. nabrzeży dla przeładunku węgla lub też odpowiednie pirsy dla przeładunków urządzeniami masowymi; w urządzenia przeładunkowe dla węgla według programu Centrali Węglowej, w około 150.000 do 200.000 m² magazynów oraz około 25 do 35 dźwigów dla przeładunku drobnicy.

Podając te zasadnicze elementy wyposażenia portów, należy baczną uwagę zwrócić na to, że inwestycje portowe muszą być poczynione przynajmniej dla zaspokojenia potrzeb eksploatacyjnych, przewidzianych na 2 lata naprzód, gdyż tyle czasu trwa okres budowy poszczególnych urządzeń. W obecnej chwili powinniśmy już wejść w okres zaspokojenia potrzeb portów na rok 1950/1951. Niestety na lata te nie mamy żadnego programu wytyczonego, co może stworzyć lukę niebezpieczną w inwestowaniu portów.

Należy podkreślić jeszcze jeden moment psychologiczny. Człowiek pracujący może ze siebie dać bardzo dużo, jeśli widzi realne skutki swojej pracy. Jeśli jednak wysiłek jego idzie li tylko na przezwyciężenie trudności i przeszkód, zapał ten szybko może być zmarnowany, a do tego dopuścić nam nie wolno.

Jeśli chodzi o szczegółowe rozpatrzenie poszczególnych rodzai towarów, to ujęte one były w referacie dyr. Michalewskiego na konferencji Zjazdu Przemysłu Ziem Odzyskanych w Szczecinie.

JERZY BONKOWICZ-SITTAUER

Odbudowa i zagospodarowanie Elbląga

Elbląg wyróżnia się nie tylko jako swoisty ośrodek Wschodniego Wybrzeża i całego Wschodniego Pomorza; stanowi on zupełnie nieporównalny typ miasta od Szczecina po Braniewo. Dlatego należy zagadnienia odbudowy i zagospodarowania Elbląga ujmowac w sposób nie szablonowy, dostosowując programy rozwojowe i metody zagospodarowania do tej odmiennej jego pozycji.

Cztery są zasadnicze grupy zadań które Elblągowi mogą być nałożone:

1) Ośrodek skupiający przyrodzone bogactwa regionu — a więc: rolnictwo, ogrodnictwo, hodowla i rybactwo, oraz piękno krajobrazu, dające duże szanse akcji turystyki i wczasów.
2) Ośrodek handlowy — pod warunkiem otwarcia dostępu do pełnego morza i usprawnienia komunikacji wodnej oraz kolejowej i samochodowej na bezpośrednim i dalszym zapleczu, jako też z Gdańskiem.
3) Ośrodek przemysłowy.
4) Ośrodek szkoleniowo-młodzieżowy.

W 1939 r. posiadał Elbląg ponad 80.000 mieszkańców; byt miasta warunkowany był pracą wielkiego przemysłu, przetwórstwa rolniczego, obrotem towarowym z centralnymi i zachodnimi obszarami Niemiec, rozwojem zakładów naukowych wszelkiego typu, oraz ożywionym ruchem turystycznym.

W 1945 r. władze polskie objęły Elbląg w stanie zupełnego prawie zniszczenia i rozstroju. Śródmieście wypalone i zburzone, przedmieścia poważnie uszkodzone; ludność rozproszona, wszelkie urządzenia użyteczności publicznej zdewastowane. Nieczynne były wodociągi, kanalizacja, tramwaje, elektrownia, gazownia, zakład oczyszczania miasta. Wszelkie pozostałe zabudowania i urządzenia biur, szkół, zakładów przemysłowych oraz prywatne mieszkania pozostawione na pastwę grabieży i szabru.

W ciągu dotychczasowego okresu uruchomiono zakłady użyteczności publicznej, odbudowano wzgl. odnowiono i naprawiono konieczną ilość pomieszczeń dla biur, szkół, warsztatów, zakładów przemysłowych i mieszkań.

Dzisiaj Elbląg posiada blisko 36.000 mieszkońców naogół bardzo przyzwoicie zakwaterowanych; uruchomione zostały wodociągi i kanały, gazownie, elektrownia, tramwaje, zakład oczyszczania miasta. Działa szereg szkół powszechnych, zawodowych i ogólno-kształcących. Istnieje kino oraz — dojazdowo — teatr. Czynne są 3 kościoły i 3 kaplice katolickie, oraz 2 kaplice innych wyznań. Działają połączenia kolejowe, autobusowe i wodne, działają urzędy pocztowe oraz centrala telefoniczna. Zaopatrzenie ludności w towary odbywa się przy pomocy około 25 sklepów spółdzielczych i 240 sklepów prywatnych, przeważnie spożywczych. Ponadto obsługują ludność warsztaty rzemieślnicze w liczbie około 200.

Czynne są następujące większe zakłady przemysłowe: Stocznia, Fabryka Naczyń i Taboru Kolejowego, Warsztaty samochodowe, Techniczna Obsługa Rolnictwa, Elektrownia, Fabryka Wyr. z Blachy, Browar, Kuter Elbląski, WEO, Fabryka Papy.

Powiat elbląski — poza miastem — liczy obecnie niespełna 14.000 mieszkańców, przy czym zasiedlono 2.000 gospodarstw, a pozostaje do osiedlenia zaledwie 270, nie licząc ziemi możliwej do parcelacji z większych majątków.

Elbląg zasługuje na odbudowę zarówno ze względu na swoje przyrodzone warunki, jako też z uwagi na bardzo duże wartości tkwiące w zabudowaniach i urządzeniach pozostałych jeszcze pomimo zniszczeń wojennych i powojennych. Przeszło 10.000 izb mieszkalnych po

średnim remoncie licząc przeciętnie po 50.000.— zł. — da stosunkowo tanim kosztem pomieszczenie dla tyluż pracowników. Drugie tyle izb odbudować będzie można z domów spalonych, przedstawiających jednak jeszcze duże wartości w zchowanych częściach podziemnych, ścianach, a przede wszystkim w uzbrojeniu ulic. Budynki wielkich fabryk jak: Schichau, Bussing, Komnick, Loeser i Wolf, Witkowski oraz wielkie spichrze zbożowe, przestawiają jeszcze pomimo zniszczeń imponujące wartości materialne, tym cenniejsze, że równorzędnie z wykorzystaniem ich dla celów przemysłowych istnieje możliwość odbudowania a tym samym uratowania od zmarnowania dużych ilości mieszkań pracowniczych i tym samym wykorzystania znacznej pojemności Elbląga dla utworzenia zeń poważnego ośrodka tak potrzebnego na Wybrzeżu Wschodnim.

Przekształcając Polskę z kraju rolniczo-przemysłowego na przemysłowo - morski musimy wyzyskać wszystkie atuty prowadzące do tego celu. To też na terenach północno-wschodnich, a więc na wschód od Wisły musi nastąpić nasilenie uprzemysłowienia. Wybór rejonu Elbląga i województwa olsztyńskiego jako sztandarowych obecnie zagadnień w akcji uprzemysłowienia daje Elblągowi wyjątkowe szanse rozwoju; chodzi jednakże o to, by móc szanse te w całości wygrać. Otóż niezależnie od zagadnień decydowanych i finansowych odgórnie istnieje wiele spraw należących właściwie do czynników miejscowych — które z uwagi na naturalny zupełnie brak środków własnych nie mogą rozwiązać tych zagadnień bez pomocy i dyrektyw centralnych ośrodków dyspozycyjnych. I dlatego dla dobrego i sprawnego przeprowadzenia aktywizacji Pomorza i Wybrzeża Wschodniego koniecznością jest zapewnienie kredytów nie tylko na wielkie inwestycje realizowane przez państwowy aparat przemysłowy, oraz państwowe organy specjalne — ale również na inwestycje, które dokonać musi samorząd, spółdzielczość i sektor prywatny, w szczególności rzemiosło. Ponadto na okres początkowy tych wielkich przemian jakim uledz ma omawiany teren, potrzebna byłaby instytucja koordynująca wszelkie poczynania i wyrównywująca w krótkiej drodze różnorodne komplikacje wtórne, nie dające się uniknąć przy intensywnym wykonywaniu wielkiego planu aktywizacji tak zniszczonego i tak gruntownie przekształcanego rejonu.

Przewidziane tempo inwestycji w dziedzinie przemysłu metalowego stwarza zasadniczo podstawy do rozwoju Elbląga; ale pełne korzyści miasta osiągnie dopiero wtedy, gdy równolegle rozwiną się również inne dziedziny gospodarcze. Dopiero po sharmonizowaniu wielorakich, wyżej wymienionych elementów, można będzie traktować zagadnienie rozwoju Elbląga jako wysoce zurbanizowanego ośrodka decydującego o natężeniu życia gospodarczego Wybrzeża Wschodniego za rozwiązane w sposób zadawalający. Jest zrozumiałem, że sfinansowanie wymienionych potrzeb inwestycyjnych nie będzie dla Państwa zadaniem łatwym — ale uaktywnienie Wybrzeża Wschodniego jest przecież problemem dużej i to zaniedbanej części kraju. Cały północny i środkowy wschód Polski wiąże się w sposób naturalny z ujściem na morze przez Elbląg. Przynajmniej trzy województwa: Olsztyńskie, Białostockie i Lubelskie oraz duża część Warszawskiego a nawet Rzeszowskiego znaleźć może w Elblągu najlepszy dostęp do morza, oraz najbardziej uprzemysłowiony ośrodek zbytu i zakupu. Dobijając się przeto pełnej i zharmonizowanej aktywizacji Elbląg występuje nie tylko w swoim własnym interesie. Chce służyć dużej części Kraju — bo wie, że z zadań wywiązać się potrafi.

Mgr. ALFONS KOTOWSKI.

Organizacja rzeczoznawstwa portowego w portach polskich

Rozwiązanie zagadnienia należytej organizacji kontroli ładunków, prowadzonej przez rzeczoznawców portowych, stanowi jedno z ważnych zadań w naszych portach. Ze względu na zainteresowanie, jakie zagadnienie to wzbudza w sferach portowych, słusznym może będzie bliżej się z nim zapoznać.

Jeszcze przed wojną, gdy rozpoczęto organizować życie portowe w Gdyni, siłą rzeczy wzorowano się na organizacji portów zagranicznych, przyjmując od nich te zwyczaje, które jako dostatecznie wypróbowane przyjęły się w portach. Do tych to zwyczajów należało m. in. ustanawianie rzeczoznawców portowych, które w Polsce mocą ustawy z 15. VII. 1927 r. powierzono izbom przemysłowo- handlowym. Po wojnie Izba reaktywowała system ustanawiania i zaprzysięgania rzeczoznawców portowych, nie wykluczając zresztą możliwości powstawania przedsiębiorstw kontrolnych w formie spółek czy spółdzielni. Okres z górą 2 lat po wojnie dał dostateczny materiał rzeczowy, obrazujący pracę firm kontrolnych, a szczególnie działalność zaprzysiężonych rzeczoznawców wagi, miary i ilości towarów.

Należałoby może zdać sobie sprawę z tego, co to jest instytucja zaprzysiężonych rzeczoznawców portowych.

Od dawien dawna w portach zagranicznych strony zainteresowane w przeładunku towarów, powierzały kontrolę ilości, wzgl. jakości towarów ekspertom, zwanym rzeczoznawcami, dla ułatwienia w razie reklamacji lub sporu sądowego dowodu, w jakim stanie jakościowym lub w jakiej ilości, wadze lub miarze został towar wyładowany, wzgl. załadowany. Autorytatywne instytucje portowe po stwierdzeniu kwalifikacyj takie-

go eksperta w celu usankcjonowania jego czynności oraz nadania mu właściwego autorytetu, zaprzysięgały go, upoważniając jednocześnie do wydawania zaświadczeń, zwanych atestami, jako pełnowartościowych dokumentów, stwierdzających stan faktyczny przyjętych lub wydanych towarów, względnie ich stan jakościowy.

Praca rzeczoznawców oparta na bezstronności i rzetelności oraz wykonana według najlepszej wiedzy, zdołała pozyskać zaufanie klientów dla czynności kontrolnych rzeczoznawców portowych. Wystawione przez nich atesty zdecydowano honorować nie tylko jako dokumenty w obrocie krajowym, lecz również zagranicznym.

Nie kto inny jak Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni w należytym zrozumieniu ważności zagadnienia kontroli towarów w portach polskich wydała w oparciu o ustawę z dnia 15. VII. 1927 r. przepisy ogólne i szczegółowe dla rzeczoznawców wagi, miary i ilości towarów. Zgodnie z tymi przepisami, nominacja na rzeczoznawców może być wydana tylko pojedyńczej osobie fizycznej, po stwierdzeniu jej kwalifikacji moralnych i fachowych, a nie firmie handlowej, spółce, spółdzielni lub podobnej organizacji.

Art. 3 przepisów szczegółowych mówi, że przy wydawaniu orzeczenia, dotyczącego wagi i ilości towarów, ponosi rzeczoznawca podobną odpowiedzialność, jaką ma biegły przed sądem. Rzeczoznawca powinien wydawać orzeczenia z tą samą dokładnością i z tym samym poczuciem odpowiedzialności, jakby to robił w każdym poszczególnym wypadku przed sądem. Przede wszystkim może jedynie w ten czas wydać orzeczenie, jeżeli o prawdziwości podanych szczegółów przekonał się na podstawie faktycznego przeważenia lub dokonanego przeliczenia towarów lub też na podstawie badania, przyjętego zgodnie z obowiązującym zwyczajem. Art. 4 tych samych przepisów stwierdza, że rzeczoznawcy nie wolno wykonywać równocześnie kontroli dla dwóch stron, zainteresowanych tą samą partią towaru, bez wyraźnej zgody pisemnej przeciwnych stron.

Art. 13 przewiduje, jakie dane rzeczoznawca winien podać w ateście, stwierdzającym wyniki kontroli (ekspertyzy), a mianowicie:

1) nazwę firmy, względnie osoby, z której polecenia ekspertyza została wykonana,
2) oświadczenie, z którego wynika, że ekspertyza odbyła się pod jego nadzorem,
3) nazwę statku, do którego lub z którego towar został załadowany, względnie wyładowany, numer wagonów, względnie nazwę lub numer magazynu, do którego towar został przeładowany,
4) dokładną datę i czas wykonania ekspertyzy,
5) wyniki ekspertyzy, wykazujące dokładną wagę, względnie ilość towaru oraz w razie potrzeby, numery lub znaki skrzyń, worków, bel i t. p.,
6) inne szczegóły, przyjęte przez zwyczaje handlowe,
7) sposób wykonania ekspertyzy,
8) pobrane opłaty,
9) podpis oraz pieczątka.

Skolei art. 14 mówi, że rzeczoznawca taki winien prowadzić:

1) dokładny kopiał atestów, ułożonych w porządku chronologicznym,
2) dziennik czynności, zawierający:
   a) datę wystawienia oraz liczby porządkowe atestów,
   b) nazwę firmy, względnie osoby, na której zlecenie dokonano ekspertyzy i której atest został wydany,
   c) okoliczności szczególne, związane z wykonaniem zlecenia,
   d) pobrane opłaty.

Ponadto winien rzeczoznawca przechowywać w ciągu 5 lat dowody, na podstawie których dane orzeczenie zostało sporządzone.

Kopiał atestów, dziennik czynności oraz dowody winny być utrzymane w wzorowym porządku i na każde wezwanie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni przedłożone dla kontroli.

Nadmienić w końcu należy, że art. 18 przewiduje, iż za niestosowanie się do ustalonych przepisów — podlega rzeczoznawca odpowiedzialności dyscyplinarnej wobec Izby Przemysłowo-Handlowej. O rodzaju kary, aż do odwołania włącznie, orzeka Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej.

Podobnie jak zagranicą, tak i nas umożliwiono rzeczoznawcom wykonywać czynności kontrolne przy pomocy t. zw. liczmenów (tallymenów), za których prace rzeczoznawcy przyjmują pełną odpowiedzialność.

Art. 8 wyraźnie powiada, że w czasie trwania pracy, a najpóźniej po skończonej zmianie, liczmeni jednej i drugiej strony winni uzgodnić wyniki pracy w celu natychmiastowego wyjaśnienia ewentualnych różnic. W razie rażących sprzeczności— winna być zarządzona ponowna kontrola danej partii towaru. Również końcowe wyniki kontroli winny strony kontrolujące uzgodnić bezpośrednio po ukończonym przeładunku. W wypadku zachodzących rozbieżności — winny strony kontrolujące przeprowadzić wspólnie ponowną kontrolę, o ile to jest technicznie możliwe. Jeżeli strony nie mogą wyników swojej pracy uzgodnić, winny różnicę określić jako znajdującą się „in dispute". Obowiązkiem więc rzeczoznawców jest stałe i osobiste dozorowanie aparatu pomocniczego. Jakkolwiek techniczną stronę przeprowadzają liczmeni i niekoniecznie sam liczyć lub ważyć musi rzeczoznawca, ten wydaje bezstronne zaświadczenie (atest), poparte wynikiem liczenia, wzgl. ważenia, przedstawiając ostateczne wyniki kontroli w jasnej formie bez naciągania ich na korzyść którejkolwiek zainteresowanej strony. Należy tu wyraźnie podkreślić, że zadaniem zaprzysiężonych rzeczoznawców wagi, miary i ilości jest stwierdzanie stanu faktycznego t. zn. ilości, miary, wagi, stanu opakowania, zewnętrznych uszkodzeń,

braków wzgl. nadwyżek towarów. Do dalszych ich czynności, mających ze sobą łączność, należy również pobieranie prób dla analiz i arbitraży. Tym rzeczoznawcom nie wolno wykonywać funkcyj, wchodzących w zakres towych, awaryjnych, dla stwierdzania jakości towaru i t. p.

Atest wystawiony przez rzeczoznawcę zdobył sobie uznanie w obrocie międzynarodowym, gdyż przyjmowany jest jako podstawa do ustalenia ilości przeładowanych towarów, dokonania rozliczen wzgl. wnoszenia reklamacji.

Zaprzysiężenie nie daje żadnych przywilejów rzeczoznawcom, od nich samych bowiem zależy, w jaki sposób zorganizują pracę, jaki dobiorą aparat pomocniczy i czy wreszcie potrafią zdobyć zaufanie zleceniodawców.

O ile sama instytucja rzeczoznawców portowych nie może budzić zastrzeżeń, o tyle sprawa aparatu pomocniczego wymaga uporządkowania. W końcowej fazie znajduje się opracowanie układu zbiorowgo dla liczmenów, który ostatecznie ureguluje warunki pracy i płacy tej grupy pracowników portowych. Utworzenie Komisji Kwalifikacyjnej dla liczmenów, w ramach tego układu, przyczyni się w poważnym stopniu do oczyszczenia szeregów tych pracowników, nie zawsze posiadających należyte przygotowanie do wykonywania tak odpowiedzialnych czynności. O ile zdarzyć się mogą jakieś niedociągnięcia w pracy rzeczoznawców, o tyle w zasadzie wyniki ich pracy są zupełnie dobre, czego najlepszym dowodem jest stałe powierzanie im kontroli towarów przez zleceniodawców krajowych (sektor państwowy, spółdzielczy i prywatny) i zagranicznych, co świadczy o zyskaniu pełnego zaufania. Tak poważna instytucja jak Urząd Celnyny również korzysta z usług rzeczoznawców, uznając ich atesty za pełnowartościowe dowody.

Należy obiektywnie stwierdzić, że nominacja Izby na rzeczoznawcę zaprzysiężonego, gwarantującego bezstronność, znacznie ułatwia zdobycie zaufania i tym należy przypisać ,że rzeczoznawcy Izby potrafili zdobyć cały szereg zleceń nie tylko krajowych ale i zagranicznych i przyczyniają się w dużej mierze do zdobywania dla kraju cennych dewiz. Faktem jest również oczywistym, że w sprawie wyboru takiego czy innego rzeczoznawcy, wzgl. firmy kontrolnej, decyduje niewątpliwie wola zleceniodawcy. Rzeczoznawcy nie zawsze mogą zastąpić firmy kontrolnej w obrotach towarowych drogą morską. Rzeczoznawstwo jest swego rodzaju zawodem, a nie czynnością handlową. Rzeczoznawcy podejmują się kontroli ładunków, ale nie mogą i nie powinni podejmować się kontroli wraz z gwarancją ilości lub wagi, jak to robią firmy kontrolne w obrotach zamorskich lub krajowych.

W obecnie zaprowadzonym i przyjętym systemie kontroli ładunków w portach naszych, uzasankcjonowanym zresztą prawem zwyczajowym w różnych portach zagranicznych, ryzykowne doświadczenia oraz wprowadzenie inowacji w tej dziedzinie, mogłoby zaszkodzić opinii portów, co nie leżałoby napewno w naszym interesie.

Praca zaprzysiężonych rzeczoznawców portowych dla opinii portu i ochrony interesów kupiectwa współpracującego z nim, zasługuje w zupełności na to, aby jej poświęcać stałą uwagę, a nawet w tym wypadku, gdyby to połączone miało być ze specjalnymi wysiłkami ze strony Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni.

JAN TOMASIK

Rozwój telekomunikacji na Wybrzeżu

Uruchomienie łączności telefonicznej pełno automatycznej między Gdańskiem, Gdynią i Sopotem jest jednym z najbardziej na zewnątrz widocznych i oczekiwanych osiągnięć przy odbudowie telekomunikacji portow Ujścia Wisły.

Osiągnięcie to jest wynikiem trzyletniej pracy teletechników na terenie Wybrzeża. Dla zrealizowania łączności pełnoautomatycznej trzeba było wykonać cały szereg innych inwestycyj datujących się nieomal od dnia oswobodzenia tych terenów.

Wojna pozostawiła nam nie wiele, albo wcale nic. Po oswobodzeniu tych terenów pierwsze tygodnie nawiązania łączności telefonicznej miały z konieczności charakter polowy. Utrzymanie tego rodzaju komunikacji na dłuższy okres czasu było nie do pomyślenia. W niedługim więc czasie zostają odbudowane i uruchomione Centrala Automatyczna w Sopocie, oraz Cntrala Automatyczna i Międzymiastowa w Gdyni. Centralę Automatyczną we Wrzeszczu, jako najbardziej uszkodzoną oddano do użytku wraz z wybudowaną do niej Centralą Międzymiastową dopiero w końcu 1945 r.

W ten sposób polowy charakter telekomunikacji zostaje zlikwidowany. Pierwsze dni roku 1946 przynoszą dalszą poprawę w szybkości bezpośrednich połączeń, a mianowicie:

wprowadzono bezpośrednią współpracę automatyczną między Wrzeszczem, a Sopotem, oraz półautomatyczną (za pośrednictwem 1 centrali międzymiastowej) między Gdańskiem i Gdynią.

Życie gospodarcze na Wybrzeżu, rozwijające się w coraz większym tempie, a objawiające się wielką ilością zgłoszeń na instalacje telefoniczne, zmusza Dyrekcję Poczt i Telegrafów na zwrócenie specjalnej uwagi na doniosłość telekomunikacji na Wybrzeżu. Zostaje przeto opracowany plan budowy i rozbudowy najważniejszych obiektów telefonicznych.

Wskutek braku sprzętu nowego, zmuszeni byliśmy wykorzystać sprzęt uzyskany z rozbitych wszelkiego rodzaju central na Dolnym Śląsku. Sprzęt ten o minimalnej wartości technicznej normalnie nadawałby się do wybrakowania. Sytuację tę pogarszał brak wszelkigo rodzaju części wymiennych, no i bardzo szczupły personel fachowy. Jeszcze w końcu 1946 r. wybudowano i uruchomiono Centralę Mię-

dzymiastową w Gdańsku-Wrzeszczu, na 20 stanowisk i odbudowano podstację automatyczną w Chylonii, a w czerwcu wybudowano i uruchomiono Miejską Centralę Automatyczną w Gdańsku, na 1000 NN. Do końca zaś listopada ubiegłego roku zdołano ukończyć:

a) rozbudowę central automatycznych we Wrzeszczu i Sopocie o 400 NN każda,
b) odbudować Centralę Automatyczną w Gdyni, na 5000 NN,
c) wybudować do współpracy z nią Centralę Międzymiastową w Gdyni, na 25 stanowisk.

Powyższe urządzenia oddano do ruchu w dniu 26 grudnia 1947 r.

Wykonanie tych inwestycyj stworzyło właściwe warunki dla wprowadzenia ruchu pełno automatycznego między okręgami Gdańsk i Gdynia, który według planu zamierzano wykonać dopiero w bieżącym roku.

Ministerstwo Poczt i Telegrafów i Dyrekcja Okręgu Poczt i Telegrafów zdając sobie jednak sprawę z ważności dla życia gospodarczego na Wybrzeżu urzeczywistnienie tego projektu przyśpieszyło jego realizację w ten sposób, że pracę nad wykonaniem ruchu pełnoautomatycznego były prowadzone już w ubiegłym roku równolegle z innymi inwestycjami, przy czym dla uzyskania tej możliwości, pracowano stale w godzinach nadliczbowych. Pierwszą fazą prac było opracowanie projektów tych urządzeń. Napotkano na duże trudności, przede wszystkim natury technicznej, następnie z braku odpowiedniego sprzętu i materiału, oraz niedostatecznej liczby personelu technicznego. Trudności techniczne polegały na tym, że system Central Okręgu Gdańskiego (Gdańsk — Wrzeszcz — Sopot) był inny niż system Central Okręgu Gdyńskiego (Gdynia — Chylonia — Orłowo).

Okręg bowiem Gdański jest zautomatyzowany systemem Siemensa z tym jednak, że każda z central posiada zespoły o mocno zróżniczkowanych typach. Okręg natomiast Gdyński jest zautomatyzowany systemem Strofgera, w wykonaniu angielskim i PZT.

Inną jeszcze trudnością była ograniczona pojemność kabli łącznikowych, które przeznaczano wykorzystać do tego celu. Z tego też powodu kosztem większego skomplikowania urządzeń musiano pokryć brak odpowiedniej pojemności kabli łącznikowych.

Nastąpiła druga faza prac: zbudowany został model na jedno połączenie Gdynia — Gdańsk i jedno Gdańsk — Gdynia, na tym modelu przeprowadzono liczne próby i wprowadzono udoskonalenia.

Trzecia faza prac, faza masowej produkcji i urządzeń odbyła się w specjalnie do tgo celu urządzonym w Gdyni warsztacie, skąd gotowe już zespoły przewożone były na miejsce przeznaczenia poszczególnych Central.

W ten sposób wykonanie i montaż urządzeń dla ruchu pełnoautomatycznego zdołano mimo trudności i przeszkód zrealizować w niespełna trzy miesiące, tj. w terminie krótszym niż przewidywał terminarz robót.

Urządzenia dla ruchu pełnoautomatycznego między centralami telefonicznymi automatycznymi tzw. przenośnie lub translacje są typu jedno kierunkowego to znaczy, ze rozmowy w poszczególnych kierunkach odbywają się przy pomocy różnych translakcji. Znaczna część urządzeń zainstalowana jest w Centrali Automatycznej w Sopocie będącym jak gdyby głównym węzłem rozdzielczym ruchu pełnoautomatycznego na Wybrzeżu, pozostała część w Gdyni.

Pojemność zainstalowanych urządzeń pozwala na przeprowadzanie 40 rozmów jednocześnie w każdym kierunku, co w sumie daje 80 rozmów jednocześnych. Ilość ta jak wykazała dotychczasowa wprawdzie dość krótka obserwacja, jest dostateczna dla obecnego nasilenia ruchu telefonicznego między Gdynią — Gdańskiem — Sopotem.

Na przyszłość uwzględniona jest rozbudowa o dalsze 20 translacji dla każdego kierunku, będzie to jednak wymagało ułożenia dalszych kabli okręgowych, przybliżeniu chcę podać kilka oraz dostaw nowego sprzętu.

Na zakończenie chociaż w ważnieszych danych statystycznych z ilości włożonej robocizny, kosztów gotówkowych wykonania, oraz szacunkowej wartości urządzeń dla ruchu pełnoautomatycznego, oraz urządzeń bezpośrednio z nim związanych:

a) ilość roboczo godzin — 135.000,
b) koszta gotówkowe robocizny i materiałów 6.500.000 złotych,
c) wartość szacunkowa odbudowanych urządzeń telekomunikacyjnych ca. 100.000.000 zł.

Kronika Portu Szczecińskiego

OBROTY PORTU SZCZECIŃSKIEGO

W ubiegłym roku w obrocie zagranicznym przeładowano w Szczecinie 732.895 ton towarów, z czego na eksport przypada 610.802 t., a na import 112.023 t. Biorąc pod uwagę daleko niedostateczne urządzenie techniczne portu, szczególnie na odcinku środków przeładunkowych, osiągnięcia portu są bardzo poważne. Ruch w porcie rozpoczął się po ciężkiej zimie dopiero w końcu kwietnia, czyli że port właściwie pracował tylko 8 miesięcy. Mimo to osiągnięto w przeładunkach tyle, ile projektowano na 12 miesięcy.

W ciągu ub. roku wywieziono przez Szczecin 513.433,5 t. węgla eksportowego, 27.508 t. węgla bunkrowego i 30.862,5 t. koksu. Na początku roku określano eksport węgla przez Szczecin na pół miliona ton. Ponadto w wywozie figuruje jeszcze 5.325 t. różnych towarów, z czego największą pozycję zajmują produkty chemiczne i gazolina.

Przywóz składał się z kilkunastu pozycji towarowych. Zasadniczym artykułem przywozowym była ruda żelazna, której przywieziono 99.018 t. Reszta to daleko mniejsze pozycje, jak śledzie solone i ryby świeże 9.674 t., celuloza 1.926 t., makulatura 1.580 t., dalej różna drobnica. Sporo też statków przybywało z końmi, których sprowadzono do Szczecina z Danii i Szwecji 13.212 sztuk.

Tranzyt był raczej dorywczy, kierowany przez nasz port tytułem próby. Razem w tranzycie przeszło 37.057 ton różnych towarów, na co złożyło się 14.282 t. brykietów, 7.251 t. rudy, 4.287 t. wyrobów hutniczych, 5.701 t. gazoliny, 3.185 t. soli potasowych i 2.350 t. innych towarów. Nie jest to w całości właściwy tranzyt, gdyż część tych towarów tylko pośrednio weszła do statystyki portowej, mianowicie, wtedy, jeżeli załadowany statek ze strefy radzieckiej zachodził po bunkier do polskiej części portu. Za właściwy tranzyt potru szczecińskiego należy przyjąć tylko te towary, które przechodziły przez port z Czechosłowacji względnie do Czechosłowacji. Ładunkami takimi były między innymi ruda w przywozie i wyroby hutnicze w wywozie.

ZAKOŃCZENIE PRAC SONDAŻOWYCH W PORCIE SZCZECIŃSKIM.

Wykonano mapę trasy wodnej.

Służba hydrograficzna Urzędu Morskiego w Szczecinie dokonała dokładnego ustalenia głębokości toru wodnego od redy Świnoujścia do portu Szczecińskiego, z nowym przekopem włącznie. Dystans wyniósł 70 km drogi wodnej. Prace przeprowadzono w wyjątkowo ciężkich warunkach, w ciągu zaledwie 1 miesiąca. Prace sondażowe odbywały się pod kierownictwem kpt. Studnickiego. O rozmiarze pracy świadczy fakt, że dokonano około 40.000 zapuszczeń sondy, przeprowadzano badanie dna co 20 m, wzdłuż 3 linii równoległych.

W wyniku prac sondażowych — Wydział Kartograficzny sporządził wielką i szczegółową mapę trasy wodnej portu Szczecińskiego, składającą się z 15 odcinków.

PIĘCSETNY STATEK W PORCIE USTKA.

W dniu 16 stycznia zawinął do portu w Ustce kolejny pięcsetny statek. Jest nim s/s „SYD" pod banderą szwedzką.

Statek zabiera z Ustki 630 ton węgla.

STATKI OCEANICZNE ZACHODZĄ DO PORTU W SZCZECINIE.

Statki oceaniczne polskich linii regularnych, wyruszające z Gdyni-Gdańska, zachodzą do portu w Szczecinie o ile zgłoszony tam ładunek wynosi najmniej ok. 200 ton dla statków mniejszych oraz ok. 750 — 1000 ton dla statków o większej pojemności.

NOWE ZNAKI NAWIGACYJNE W SZCZECINIE.

Morska służba hydrograficzna zainstalowała ostatnio nowe światła ostrzegawcze w porcie szczecińskim na północnym cyplu wyspy Dolnej Okrętowej oraz na północnym cyplu wyspy Ostrów w Stołczynie. Prócz tego przy wschodnim brzegu Odry, w zatoce wyspy Dolnej Okrętowej, wyłożono dwie nieświecące pławy bez znaków szczytowych na oznaczenie całkowicie zanurzonego wraku krypy cementowej.

DALSZE OBNIŻENIE NIEKTÓRYCH OPŁAT PORTOWYCH W SZCZECINIE.

Z dniem 1 lutego wejdzie w życie, z ważnością od dnia 1 stycznia br., rozporządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie wprowadzające obniżkę opłat za korzystanie z magazynów i składów portowych o dalsze 10%.

PIERWSZY STATEK W DARŁOWIE NOWY PORT RZECZYPOSPOLITEJ ZOSTAŁ URUCHOMIONY.

W ramach planowo przeprowadzonej aktywizacji całości naszego Wybrzeża — uruchomiony został nowy port Rzeczypospolitej Darłowo.

Pierwszym statkiem handlowym, który przybył do Darłowa jest duński s/s „Helene", który zabiera z portu ładunek naszego węgla eksportowego.

Uruchomienie portu w Darłowie, starego potu zbożowego dawnej Rzeczypospolitej, stało się możliwym dzięki ukończeniu w planowanym terminie wszystkich robót, związanych z odbudową zniszczonego portu i dostosowanie go do wymagań międzynarodowych przepisów żeglugowych.

W Darłowie wykonaliśmy poważne roboty pogłębiarskie, związane z odmuleniem toru wodnego, prowadzącego do basenu przeładunkowego, odremontowaliśmy urządzenia przeładunkowe (transportery), zainstalowaliśmy urządzenia sygnalizacyjne, a ponadto naprawiony został most zwodzony i odbudowany budynek władz portowych.

Długość nabrzeży portu Darłowa wynosi 1.260 metrów, powierzchnia magazynów 4.130 m², głębokość portu ponad 4 metry.

Uruchomienie portu w Darłowie przyczyni się do usprawnienia eksploatacji naszych wielkich portów, które zostaną odciążone od statków o małym tonażu, statki mniejsze będą odtąd zawijać do Darłowa.

RYBOŁÓWSTWO MORSKIE NA POMORZU ZACHODNIM.

Jak w dawnej — piastowskiej, tak i we współczesnej Polsce — jest wybrzeże Pomorza Zachodniego najlepszym w obecnych granicach, oparciem dla połowów morskich. Rybołówstwo przybrzeżne, prócz bogatych wód Zalewu Szczecińskiego, ma wzdłuż całego wybrzeża dogodne tereny połowu tak cennych ryb, jak fiądry, turloty, śledzie, łososie i węgorze. Na Zalewie Szczecińskim poławiane są w znacznych ilościach sandacze, węgorze, szczupaki, okonie i in.

Rybacy kutrowi mają najbliżej z portów Pomorza Zachodniego do zasobnych wód, jak Głębia Bornholmska, Głębia Arkony oraz Ławice Słupska i Odrzańska. Wreszcie Szczecin i Świnoujście, które będą wyposażone w chłodnię rybną, staną się w przyszłości główną bazą rybołówstwa dalekomorskiego, będąc korzystnie położone najbliżej Morza Północnego. We wrześniu rb.. po raz pierwszy w dziejach Szczecina, weszły doń trawlery rybackie, przywożąc plon swych połowów bezpośrednio z Morza Północnego do nowej polskiej bazy rybołówczej.

Po odbudowaniu chłodni, wykończeniu budujących się obecnie magazynów, Szczecin, a w przyszłości Świnoujście niewątpliwie ściągną do swych portów conajmniej połowę polskich statków dalekomorskich, a wraz z nimi nie tylko obroty rybackie, lecz i duży ruch związany z zaopatrzeniem statków wychodzących na połowy. Ze względu zaś na swój charakter portu tranzytowego, posiada Szczecin również możliwości zbytu ryb i przetworów rybnych do krajów sąsiedzkich. W operacjach eksportowych mogą wziąć udział także inne ośrodki rybackie z terenu zachodniego wybrzeża. W całokształcie połowy morskie mogą dać duży wkład do gospodarki Pomorza Zachodniego.

Rybołówstwo morskie

ZMIANY W OBECNYM RUCHU POCIĄGÓW, A TRANSPORT RYB.

W związku ze zmianami ruchu na skutek uruchomienia mostu na Wiśle wprowadzono:

1. Z ważnością o ddn. 21 grudnia 47 r. czas odjazdu pociągu osobowego do Warszawy Nr. 622 został przełożony z godz. 15,30 na 17,15 przyjazd do Warszawy Wschodniej o godz. 5,00 rano.

Ilość wagonów-chłodni dozwolonych do przyłączenia jako też wagonu kursowego z drobnicą pozostaje bez zmian. Trasa jego biegnie przez Tczew — Malbork.

2. Pociąg pośp. Nr. 208 z odjazdem z Gdyni 20,55 do Krakowa wprowadzony do okresu świątecznego będzie nadal kursował i istnieje zezwolenie na stałe doczepianie 1 wagonu lodowni do Łodzi. Dotychczasowe bowiem połączenia z Łodzią były niekorzystne z uwagi na późny czas przybycia, natomiast pociąg Nr. 208 przychodzi do Łodzi o 6.05, a więc przed targiem.

3. Od 8 stycznia 1948 r., zostaje uruchomiony pociąg pośp. Nr. 602. Odjazd z Gdyni 20,40 przez Malbork — przyjazd Warszawa Wschodnia 5.50. Uzgodniono z Ministerstwem Komunikacji, iż pociąg ten może zabierać codziennie jeden wagon-lodownię, oraz stale prowadzić będzie wagon kursowy dla ryb-drobnicy. Jest to najkrótsza trasa do Warszawy i sądzić należy, że firmy rybne będą korzystać z tych uprawnień z uwagi także na dogodny czas wyjazdu i przyjazdu. Z tą samą datą tj. od 8 stycznia 1948 r. wstrzymany został pociąg pośp. do Warszawy Nr. 404 z odjazdem 19,40. Zwraca się uwagę, że nowo wprowadzone pociągi 602 i 622 przychodzić będą na dworzec Warszawa Wschodnia. Inne połączenia i zezwolenia na korzystanie z wagonów dla przewozu ryb pozostają bez zmian.

NOWE TARYFY.

W związku z wydaniem nowych taryf towarowych obowiązujących od dn. 1. I. 48 r. zwraca się uwagę wszystkim firmom, aby w listach przewozowych umieszczały w rubryce „Nazwa Towaru" oświadczenie o ile towar jest tego rodzaju. Jest to „towar pochodzenia krajowego do zużycia wewnątrz kraju" oczywiście konieczny wymóg § 27 i 28 T. T. Cz. II. zeszyt 4 do stosowania taryf specjalnych, które są zasadniczo na poziomie stawek dotychczasowych.

Nieznaczna zwyżka jest przy przesyłkach pośpieszno-przyśpieszonych krajowych o ca 20%. Natomiast w ruchu tranzytowym (eksportowym) stawki przewozowe na ryby zwiększone są o ca 80%. W każdym razie w ruchu wewnętrznym i przy towarze pochodzenia krajowego przy przesyłkach wszelkiego rodzaju i to tak wagonowych jako też drobnicowych powyższa klauzula jest konieczna, do korzystania z ulg taryfowych.

Niedopełnienie tego wymogu spowodowałoby obliczenie przewoźnego przez kolej w/g taryf o 300% wyższych.

STRATY RYBAKÓW W SPRZĘCIE WZROSŁY.

Wyniki połowów ostatnio bardzo się poprawiły, ale równocześnie wzrosły straty rybaków w sprzęcie. Przyczyną tego są w pierwszym rzędzie sztormy, dalej udręka rybaków wrogie wraki rozsiane po dnie, i fakt, że ryba ciągle jeszcze utrzymuje się na miejscach płytszych. W jednym tylko rejonie MUR—Gdynia straty sprzętu w ostatniej dekadzie oceniono na 1.615.000 zł. Zdarza się od czasu do czasu, że rybacy winni są temu, trałują bowiem w miejscach niedozwolonych, zaopatrzonych w znaki ostrzegawcze. Naogół jest to jednak wynik złośliwego pecha, na który nie może poradzić nawet najbardziej doświadczony rybak.

CELOWE ZARZĄDZENIE.

Kapitanat Portu Jastarnia—Hel zarządził, by w godzinach odbioru ryb z kutra wstęp na molo dla osób nie będących rybakami ograniczyć wydawaniem przepustek. Wymierzy to niewątpliwie cios dokuczliwej pladze kradzieży ryb w trakcie wyładunku. Kradzieże te sprawiały podwójną szkodę. Nie tylko bowiem krzywdziły właściciela ryb, ale również wprowadzały w handlu surowcem zamęt. Złodzieje bowiem sprzedawali ryby pokątnym handlarzom.

W ŁEBIE ROŚNIE FLOTA.

Przybyło dla Łeby dwa kutry, podnosząc ogólną liczbę łebskich kutrów do 10.

ZALEW WIŚLANY BEZ ZNAKÓW NAWIGACYJNYCH.

Biuletyn Służby Hydrograficznej sygnalizuje zdjęcie znakowania na okres zimowy na Zalewie Wiślanym. Z powodu możliwości nagłego zalodzenia wszystkie znaki pływające (pławy i tyki) zostały już do wiosny usunięte. Pozostaną jeszcze światła na Kaszynach „Elbląg" i „Gdańsk" przy wejściach do Elbląga i Tulkmicka. Po zamarznięciu Zalewu i one przestaną działać. Obecnie jednak w okresie przejściowym, kiedy wody są jeszcze wolne od lodów brak znaków zawieszą nad rybakami jeszcze czynnymi dodatkowe niebezpieczeństwo.

SZKOLENIE RYBAKÓW.

M. I. R. w Kołobrzegu wspólnie ze Związkiem Zawodowym Rybaków przystąpiła do zorganizowania zimowego kursu rybackiego, który rozpocznie się w pierwszych dniach stycznia br. Kurs trwać będzie 74 godziny i obejmie przedmioty: nawigację, locję, praktykę morską, przepisy dróg wodnych, sygnały, meteorologię i oceanografię, technikę połowów i praktykę rybacką, biologię ryb, przepisy ochronne i ustawodawstwo, oraz referaty polityczno-wychowawcze.

ODBIÓR RYB I NOWE UMOWE Z RYBAKAMI.

W dniu 20. XII. 1947 r. odbyła się w Generalnym Inspektoracie Rybołówstwa Morskiego konferencja w celu ustalenia nowych warunków odbioru ryb morskich od rybaków i nowych umów z rybakami. W konferencji wzięli udział Naczelnicy Morskich Urzędów Rybackich, Przedstawiciele Związku Rybaków Morskich oraz trzech sektorów? gospodarki rybnej. Przedłożone zostały w konferencji dwa projekty nowych umów. Jeden wysunięty przez G. I. R. M. Drugi przez Związek Rybaków Morskich. W toku dyskusji ustalono jednolity tekst umowy, przy czym postanowiono, że do czasu spisania nowych umów przez poszczególne firmy handlowe, obowiązują nadal dotychczasowe umowy. Odpowiedzialnością za przeprowadzenie aktów umów obciążono Związek Rybaków i Komisję Porozumiewawczą W kilka dni później Komisja Porozumiewawcza uczyniła poprawkę 2 punktów ustalonego tekstu i odesłała go ponownie do zatwierdzenia G.I.R.M.owi

NOWA PLACÓWKA HANDLOWA Z ŁONA M. I. R. W.

W dniu 31 grudnia 47 r. została podpisana umowa, mocą której Morski Instytut Rybacki i Bank Rybaków Morskich w Gdyni utworzyły z dniem 1 stycznia 1948 r. spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością pod nazwą „Morska Centrala Handlowa" z siedzibą w Gdyni. Przedmiotem działalności nowej Spółki są wszelkie czynności organizacyjne i handlowe, związane z zaopatrywaniem przedsiębiorstw żeglugowych, portowych, połowów morskich, przetwórstwa i handlu rybnego oraz rybaków morskich we wszelkiego rodzaju sprzęt (w szczególności także tabor pływający), surowce i wszelkie artykuły potrzebne w ich działalności gospodarczej.

Tymczasowy adres Spółki: Gdynia, ul. I Armii W. P. Nr 7.

Wiadomości z rynków zamorskich

ARGENTYNA.

Od niedawna wstrzymano zezwolenia dewizowe na różne artykuły importowe, między którymi znajdują się dykta, perfumy, artykuły kosmetyczne, przedmioty osobistej i domowej potrzeby, różnego rodzaju bławaty wełniane i bawełniane. Powód zastosowania tak drastycznych ograniczeń leży w nadmiernym odpływie dewiz. Ponieważ kraj nie może jednak zrezygnować z importu ważniejszych dla niego towarów, których sam nie produkuje, rząd bada jeszcze raz ściśle rzeczywiste potrzeby przemysłu i handlu. Ogółem biorąc, zakaz dotyczy w pierwszym rzędzie artykułów uchodzących za zbędne, czy to ze względu na produkcję tychże w kraju, czy też stwierdzenia dostatecznego jeszcze zapasu.

W lipcu ub. r. podpisnay został układ handlowo-finansowy między Czechosłowacją i Argentyną, który przewiduje oprócz innych transakcji kompensatę pszenicy argentyńskiej za czeskie wyroby przemysłowe.

Nowe przepisy regulują obecnie udział kapitału zagranicznego w odbudowie gospodarczej państwa. Kapitał ten może być dogodnie inwestowany i korzysta z tej samej ochrony, jaka jest uwzględniana przy kapitale krajowym. Mimo tego, że ograniczony jest odpływ argentyńskiego kapitału do zagranicy, gwarantują nowe przepisy obcemu kapitałowi swobodne cofnięcie się z kraju wraz z ustalonymi z góry odsetkami zarobkowymi po zakończonej inwestycji. Ażeby kapitał zagraniczny inwestowany już w Argentynie mógł korzystać z tych samych ulg, trzeba udowodnić, że jest własnością obcokrajowca.

Stosownie do ostatniej statystyki 250.000 przedsiębiorstw handlowych i przeszło 100.000 przemysłowych jest zarejestrowanych.

KOLUMBIA

Biuro kontroli dewiz, importu i eksportu zniosło przejściowo w czerwcu ub. r. po inwentaryzacji zapasów dewizowych ograniczenia w udzielaniu zzwoleń dewizowych w ramach dopuszczonego przywozu. Stwarza to dla kolumbijskiego importera po dotychczasowych trudnościach znaczną ulgę w zapłaceniu towarów obcym dostawcom, gdyż posiadający zezwolenie na import, sprowadzał on duże ilości towarów, a rachunku nie mógł uregulować z powodu braku dewiz. Dla pokrycia zaległych wniosków zwolniono 30 mil. dolarów, a dalsze 6 mil. dolarów zaś w związku z udzielonymi nowymi zezwoleniami importowymi. Zagwarantowano również miesięczny przydział 10 mil. dolarów na pokrycie importu w nadchodzącym czasokresie. Niezależnie od tego, pozostaną zezwolenia przywozowe stosownie do ustalonych norm nadal ściśle ograniczone. Dopuszczone do importu są w pierwszym rzędzie maszyny oraz surowce. Kupcy krytykują stanowisko rządu w tej sprawie, ponieważ rynek odczuwa dotkliwie brak wielu artykułów, co się przede wszystkim odnosi do tekstylii i lekarstw. Ceny na papierosy amerykańskie i filmy obce zwyżkowały. W związku z stale wzrastającymi kosztami utrzymania (indeks na luty 1937 100, maj 1947 — 245) i nieusprawiedliwioną tendencję zwyżkujących cen, stworzono ostatnio narodowe biuro kontroli cen, którego zadaniem będzie ustalenie maksymalnych cen na artykuły codziennej potrzeby, tak importowanych, jak i krajowych, oraz rozdział takich towraów, których nie ma w dostatecznych ilościach na rynku. Nie stosujący się do przepisów importerzy stracą prawo na zasadniczo już rzadki przywilej otrzymania zezwoleń przywozowych.

BOLIWIA.

Stały brak dewiz odbija się na przemyśle i handlu ujemnie i nie ma widoków, aby w najbliższym czasie zaszła jakakolwiek zmiana, gdyż produkcja minerałów, tak ważnej pozycji w wywozie, wykazuje stały spadek. Przede wszystkim w niektórych gałęziach przemysłu obserwuje się zredukowaną wytwórczość w związku z brakiem niezbędnie potrzebnych surowców zagranicznych.

P E R U.

Obrót handloowy z zagranicą wynosił w 1946 roku 2.306.529 ton o wartości 1.785 mil. soles, tj. o 191 mil. soles więcej aniżeli w roku 1945.

Szczegółowo przypadało na eksport 1.761.600 ton o wartości 984 mil. soles, na import zaś 544.929 ton o wartości 802 mil. soles.

Handel zagraniczny wyniósł w pierwszym kwartale ub. r. 517.725 ton wartości 446 mil. soles, z czego na eksport przypadało 351.991 ton o wartości 187 mil. soles, na import zaś 165.734 ton o wartości 259 mil. soles.

Do biura kontroli handlu zagranicznego wpłynęło w maju 6.564 wniosków o udzielenie zezwolenia przywozowego na towary wartości 277.400.000 soles, bez którego przedstawicielom konsularnym w zagranicy nie wolno wizować dokumentów handlowych. Wobec importera uchylającego się od podporządkowania się istniejącym przepisom, zastosowane będą odpowiednie sankcje. Biuro to udzieliło między styczniem i majem br. zezwolenia na import towarów o ogólnej wartości 80,7 mil. dolarów, z których 46,2 mil. dolarów pokryte będą urzędowymi i 34,5 mil. dolarów prywatnymi dewizami.

Wysokie ceny, jakie się obecnie płaci za metale na rynku światowym spowodowały maksymalną produkcję w kopalniach. Wytwórczość złota także wzrosła, zawdzięczając to w znacznej mierze ustawie, umożliwiającej całkowicie swobodny handel i eksport tego wysokogatunkowego metalu oraz wymianę waluty obcej otrzymanej za sprzedaż złota w sztabach na monetę peruwiańską po wolnorynkowym kursie, zamiast dotychczas urzędowo kontrolowanej niższej cenie. Jedynie kopalnie miedzi i ołowiu odczuwają 20% spadek produkcji wobec szczytowych obrotów wojennych (1 US dolar — 6.50 soles).

URUGUAY.

Ujemny bilans handlowy ostatnich miesięcy zmusił rząd do powzięcia odpowiednich środków zapobiegawczych dla ochrony zmniejszających się rzerw dewizowych. Według dekretu z dnia 1 lipca ub. r. każde zamówienie w zagranicy musi być zaopatrzone poprzednio w odpowiednią aprobatę ze strony komisji kontroli nad eksportem i importem, bez której żaden bank nie może udzielić kredytu lub uskutecznić przekazu na pokrycie importu.

Ograniczenia spowodowane zostały utratą dewiz na skutek niekorzystnej wymiany towarowej. Import wynosił bowiem w pierwszych 6 miesiącach

Wiadomości z rynków zamor. — 3

1947 r. 95.000.000 dol., eksport za dewizy zaś w ciągu całego 1946 r. zaledwie 116.000.000 dol. Z powodu zwiększonego w roku 1947 importu komisja kontroli eksportu i importu zmuszona była zwrócić się do banku narodowego o przydzielenie jej 22.000.000 dol. kontrolowanych i 14.000.000 dol. wolnorynkowych dewiz w dodatku do zasadniczo przydzielonej kwoty.

Między przedstawicielami rządu Urugway'u i Wielkiej Brytanii podpisane zostało w lipcu ub. r. porozumienie w sprawie zwolnienia podczas wjony powstałego, obecnie zablokowanego konta szterlingowego na korzyść Uruguau w sumie 17.000.000 f. szt. Umowa przewiduje natychmiastowe zwolnienie 1.000.000 f. szt. i dalszych 700.000 f. szt. w ciągu roku od daty podpisania umowy. Pozostałe 2.000.000 f. szt. zużyte będą na wykupienie dotychczas bryt. tramwaju w stolicy Montevideo, 3.000.000 f. szt. na przejęcie dalszych, dotychczas przez brytyjczyków posiadanych koncesji w Uruguau, 6:000.000 f .szt. na wykupienie krajowych papierów wartościowych, znajdujących się w Anglii i 100.000 f. szt. na kupno gmachu dla ambasady i konsulatu Uruguau w Londynie. Reszta sumy pozostanie aż do chwili ponownego rokowania tzn. do roku 1951 zablokowana.

A. Wiatrak.

Sprawozdanie

„Społem" Związek Gospodarczy Spółdzielni R. P. w Warszawie, Delegatura Zarządu na Okręg Gdański w Gdyni za rok 1947

Obroty.

Obrót ogólny wszystkich placówek „Społem" Okręgu Gdańskiego cechuje w okresie sprawozdawczym systematyczny wzrost. Charakterystycznym momentem tego wzrostu jest stosunek obrotu za m-c styczeń do obrotu za m-c grudzień 1947 r. Obrót ogólny w m-cu grudniu 1947 r. wynosił 1.076.969.000.—. Obrót ogólny za wszystkie miesiące 1947 roku wynosił 10.630.088.000.— zł. W roku 1946 — 4.626.795.000.— zł.

Stan zatrudnienia.

Stan zatrudnienia w placówkach „Społem" n/Okręgu nie ulegał w 1947 r. większym wahaniom.

W m-cu styczniu ogólna ilość zatrudnionych osób wynosi 2.516, a w grudniu — 2.650 osób.

Stan ilościowy placówek.

Oddziały Powiatowe Spożywcze	— 13
Branżowe Placówki Okręgowe	— 8
Okręgowe Placówki Usługowe	— 3
Zakłady Przemysłowe	— 24 — 48.

Inwestycje.

Plan inwestycyjny na rok 1947 obejmował prace na łączną sumę 110.000.000.— złotych. Kredyty przyznane przez Centralę „Społem" w Warszawie wynosiły 59.800.000.— zł., w tym kredyty bankowe 15 milionów złotych.

Kredyty przyznane przez Centralę „Społem", jak również kredyty bankowe wykorzystano w zupełności. Wypłacona bowiem suma za dokonane roboty inwestycyjne wynosi 65 milionów złotych.

W Sopocie i Elblągu szkolić się będzie narybek spółdzielczy

Swego czasu w Sopocie odbyło się zebranie organizacyjne Wojew. Komisji Spółdzielczej w skład której weszli przedstawiciele wszystkich organizacji młodzieżowych, Związku Rew. Spółdzielni RP i Zw. Gosp. Soplem. Komisja ukonstytuowała się następująco: przewodniczący ob. Mandycz Fr. z OM TUR wiceprzewodniczący ob. Kocoń Seweryn z ZWM, sekretarz — ob. Szczucińska Józefa ze ZM „Wici". członkowie: Wróblewski Stanisław ze Społem i Wójcik Józef z Okr. Zw. Rewizyjnego Spółdz. RP. Komisja powołała do życia referaty młodzieżowe przy powiatowych komitetach wszystkich organizacji młodzieżowych, oraz zorganizuje powiatowe komisje wychowania spółdzielczego młodzieży we wszystkich powiatach województwa.

Komisja postanowiła nadać formy spółdzielcze wszelkim czynnościom gospodarczym organizacji młodzieżowych. Komitet Wojew. OM TUR zorganizował Gdańską Spółdzielnię Gospodarczą OM TUR w Sopocie, która prowadzi kursy języków obcych: (angielski, francuski, esperanto), — kursy księgowości i stenografii w Gdańsku i Sopocie oraz Szkołę Baletową Tańca Artystycznego (rytmika i plastyka) i Teatr w Sopocie. w styczniu przystępuje Spółdzielnia do zorganizowania biblioteki ruchomej (ilość 1000 tomów) i sklepu tekstylnego.

Na odcinku wiejskim postanowiono zwrócić szczególną uwagę na szkolenie wiejskich kadr spółdzielczych oraz rozwinąć działalność kulturalno-oświatową przez „Samopomoc Chłopską".

Prócz tego postanowiono organizować masowo biblioteczki spółdzielcze i propagować formę kształcenia członków organizacji przez zespoły Spółdzielczych Kursów Korespondencyjnych. Zrealizowanie tego planu przyczyni się niewątpliwie do umasowienia ruchu spółdzielczego i do zwiększenia młodzieżowych kadr pracowników spółdzielczych.

PRZESZŁO 300 SPÓŁDZIELNI UCZNIOWSKICH W WOJ. GDAŃSKIM.

Ministerstwo Oświaty i Kuratorium przywiązuje dużą wagę do wychowania spółdzielczego młodzieży szkolnej. Wyrazem tego jest struktura spółdzielni uczniowskich, których na terenie woj. gdańskiego jest aż 312. Opiekunem wychowania spółdzielczego w Kuratorium jest naczelnik Matuszkiewicz, który współpracuje z referatem spółdzielni uczniowskich Związku Rewizyjnego Spółdzielni. Na szczeblach powiatowych pracują instruktorzy powiatowi w szkołach opiekunowie spółdzielni uczniowskich. Same spółdzielnie uczniowskie przejawiają różnorodną działalność; nie tylko zajmują się zakupem pomocy szkolnych, lecz organizują uczniowskie samorządy spółdzielcze i prowadzą różne formy pracy samorządowej; w Pruszczu np. prowadzi się przy internacie stołówkę, tworzy się sekcje pomocy koleżeńskiej lub świetlice spółdzielcze, w których (jak to jest w Wejhrowie) prowadzi się kurs haftów kaszubskich.

O żywotności i rozwoju spółdzielni uczniowskich w woj. gdańskim świadczą obroty, które w pierwszym półroczu 1947 r. przy zakupie towarów osiągnęły sumę 2.130.32 zł. w źródłach spółdzielczych i 448.408 zł na wolnym rynku.

Nadwyżki idą na pomoce naukowe, akcje charytatywne i wycieczki.

„SPOŁEM" ZWIĘKSZA PRODUKCJĘ ARTYKUŁÓW EKSPORTOWYCH

W związku ze zwiększeniem się zapotrzebowania zagranicznego klienta na różne artykuły przemysłu spożywczego, wydział produkcji „Społem" planuje wydatne zwiększenie produkcji poszukiwanych poza granicą produktów, a więc: soków owocowych, które cieszą się dużym popytem za granicą łącznie ze Stanami Zjednoczonymi. Kapusta kiszona i ogórki konserwowe będą produkowane przez fabrykę „Społem" w Terespolu, na Lubelszczyźnie. Plantatorzy z okolic Terespola, otrzymają od „Społem" odpowiednie nasiona ogórków i nawozy sztuczne.

Do artykułów eksportowych należeć będą poza tym: pasta pomidorowa, susz warzywny i owocowy, słód, szczecina, wyprawione wyroby drzewne (prawidła i kopyta dla szewców), wyroby Oetkera, susz cykoriowy. Wszystkie te produkty będą eksportowane już w pierwszym półroczu bieżącego roku.

Przepisy

dla rzeczoznawców wagi, miary i ilości towarów ustanowionych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni

Art. 1.

Do stwierdzenia wagi i ilości towarów, przeładowywanych w portach polskich, zaprzysięga Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni rzeczoznawców wagi, miary i ilości towarów.

Przy wykonywaniu swoich obowiązków winien rzeczoznawca stosować się do ogólnych przepisów dla rzeczoznawców, ustalonych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni.

Art. 2.

Rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów może odmówić wykonania ekspertyzy (kontroli) jedynie z ważnych powodów, w myśl przepisów ogólnych, ustalonych dla rzeczoznawców. W razie choroby lub innej przeszkody, która nie pozwala wykonywać rzeczoznawcy jego obowiązków w czasie dłuższym niż tydzień, winien on zawiadomić o tym Izbę Przemysłowo-Handlową.

Art. 3.

Przy wydawaniu orzeczenia, dotyczące wagi i ilości towarów, ponosi rzeczoznawca podobną odpowiedzialność, jaką ma biegły przed sądem. Rzeczoznawca powinien wydawać orzeczenia z tą samą dokładnością i z tym samym poczuciem odpowiedzialności, jakby to robił w każdym poszczególnym wypadku przed sądem. Przede wszystkim może jedynie wtenczas wydać orzeczenia, jeżeli o prawdziwości podanych szczegółów przekonał się na podstawie faktycznego przeważenia lub dokonanego przeliczenia towarów lub też na podstawie badania, przyjętego zgodnie z obowiązującym zwyczajem.

Art. 4.

Rzeczoznawcy wagi, miary i ilości towarów nie wolno wykonywać równocześnie kontroli dla dwóch stron, zainteresowanych tą samą partią towaru, bez wyraźnej zgody pisemnej zainteresowanych stron.

Art. 5.

Rzeczoznawcy wagi, miary i ilości towarów nie wolno wykonywać funkcyj, wchodzących w zakres działalności innych rzeczoznawców portowych, jak np. dla spraw okrętowych, awaryjnych, dla stwierdzania jakości towaru i t. p. Wolno jemu jedynie, na wyraźne żądanie zleceniodawcy, stwierdzić uszkodzenia zewnętrzne towaru, bez ustalania przyczyn tych uszkodzeń. Za funkcje te nie wolno rzeczoznawcy pobierać dodatkowych opłat, jak również nie wolno wystawiać na powyższe szczegóły specjalnego atestu, a można je jedynie stwierdzić w formie oświadczenia.

Art. 6.

Orzeczenia rzeczoznawcy powinny być dokładne i zupełne, próbne ustalenia lub stwierdzania są zakazane, z wyjątkiem przypadków, ustalonych przez zwyczaje handlowe, zarejestrowane przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni.

Art. 7.

Rzeczoznawca może wykonywać czynności kontrolne przy pomocy aparatu, składającego się z liczmenów i inspektorów.

Liczmen winien być osobą godną zaufania, posiadać dostateczną umiejętność liczenia i ważenia oraz winien być uznany przez wybraną do tego Komisję Kwalifikacyjną.

Inspektorzy mają obowiązek stałego nadzorowania pracy liczmenów. Rzeczoznawca winien osobiście kontrolować pracę aparatu pomocniczego i być zawsze osiągalny w czasie trwania czynności kontrolnych.

Aparat pomocniczy rzeczoznawcy winien być od niego służbowo zależny.

Rzeczoznawca ponosi osobiście całkowitą odpowiedzialność za pracę swego aparatu pomocniczego.

Art. 8.

Wyniki liczenia lub ważenia należy zapisywać do bloczków kontrolnych (tallysheet), których schemat winien być jednolity u wszystkich rzeczoznawców, według wzoru, aprobowanego przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni. Za zezwoleniem Izby wolno posługiwać się w specjalnych przypadkach schematami tallysheetów zleceniodawców. Zapiski w bloczkach kontrolnych winny być podpisane przez liczmena i inspektora.

W czasie trwania pracy, a najpóźniej po skończonej zmianie, liczmeni jednej i drugiej strony winni uzgodnić wyniki pracy w celu natychmiastowego wyjaśnienia ewentualnych różnic. W razie rażących sprzeczności winna być zarządzona ponowna kontrola danej partii towaru.

Również końcowe wyniki kontroli winny strony kontrolujące uzgodnić bezpośrednio po ukończonym przeładunku. W przypadku zachodzących rozbieżności winny strony kontrolujące przeprowadzić wspólnie ponowną kontrolę, o ile to jest technicznie możliwe. Jeżeli strony nie mogą wyników swojej pracy uzgodnić, winny różnicę określić jako znajdującą się „in dispute".

Art. 9.

Rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów jest obowiązany przy wykonywaniu ekspertyz (kontroli) posługiwać się wyłącznie wagami i miarami, zatwierdzonymi przez Państwowy Urząd Wag i Miar.

Przed przystąpieniem do wykonywania funkcyj kontrolnych winien rzeczoznawca lub jego inspektor zbadać, czy wszystkie urządzenia i przyrządy, którymi posługiwać się będą w czasie ekspertyzy (kontroli), są w należytym stanie i czy dają wystarczającą gwarancję dokładnego wykonania ekspertyzy (kontroli).

Art. 10.

Przy ustalaniu wagi towaru w jednolitych opakowaniach, jak np. cukier w workach, nawozy sztuczne w workach, owoce w skrzyniach i inne towary standaryzowane w opakowaniach, należy się stosować do istniejących uzansów handlowych względnie do wyraźnych poleceń i wymagań zleceniodawcy. W każdym jednak przypadku należy co najmniej przeważyć uzansem ustalony procent towaru, należącego do jednego ga-

tunku i asortymentu. Sposób wykonania ekspertyzy winien być wyraźnie uwidoczniony w orzeczeniu.

Art. 11.

Jeżeli rzeczoznawcy wagi, miary i ilości towarów nadano równocześnie charakter zaprzysiężonego próbobiorcy, wolno mu również przy wykonywaniu czynności próbobiorczych posługiwać się aparatem pomocniczym.

Art. 12.

Rzeczoznawcy wagi, miary i ilości towarów wolno starać się o zatwierdzenie lub o zaprzysiężenie przez Urząd Celny w charakterze rzeczoznawcy dla ustalania ilości towarów przy odprawie celnej w myśl § 60 zarządzenia Ministra Skarbu z dnia 5 lutego 1936 r. w sprawie instrukcji morsko-celnej (Monitor Polski Nr 81/36, poz. 158).

Art. 13.

Rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów winien podać w ateście, stwierdzającym wyniki ekspertyzy (kontroli), następujące dane:

1) nazwę firmy względnie osoby, z której polecenia ekspertyza została wykonana,
2) oświadczenie, z którego wynika, że ekspertyza odbyła się pod jego nadzorem,
3) nazwę statku, do którego lub z którego towar został załadowany względnie wyładowany, numery wagonów względnie nazwę lub numer magazynu, do którego, lub z którego towar został przeładowany,
4) dokładną datę i czas wykonania ekspertyzy,
5) wyniki ekspertyzy, wykazujące dokładną wagę, względnie ilość towaru oraz w razie potrzeby, numery lub znaki skrzyń, worków, bel itp. stwierdzone w czasie ekspertyzy,
6) inne szczegóły, przyjęte przez zwyczaje handlowe,
7) sposób wykonania ekspertyzy (art. 10),
8) pobrane opłaty,
9) podpis oraz pieczątka.

Art. 14.

Rzeczoznawca miary, wagi i ilości towarów winien prowadzić:

1) dokładny kopiał atestów, ułożonych w porządku chronologicznym,
2) dziennik czynności, zawierający:
   a) datę wystawienia oraz liczby porządkowe atestów,
   b) nazwę firmy względnie osoby, na której zlecenie dokonano ekspertyzy i której atest został wydany,
   c) okoliczności szczególne, związane z wykonaniem zlecenia,
   d) pobrane opłaty.

Ponadto winien rzeczoznawca przechowywać w ciągu 5 lat dowody, na podstawie których dane orzeczenie zostało sporządzone.

Kopiał atestów, dziennik czynności oraz dowody winny być utrzymywane we wzorowym porządku i na każde wezwanie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni przedłożone dla kontroli.

Art. 15.

Liczmenowi nie wolno pracować samodzielnie w charakterze rzeczoznawcy ani wystawiać dla stron jakichkolwiek zaświadczeń, dotyczących ekspertyzy.

Art. 16.

Wymieniona w art. 7 Komisja Kwalifikacyjna składa się z przedstawicieli Związku Zawodowego Transportowego R. P., Izby Przemysłowo-Handlowej oraz firm kontrolnych, tj. wykonujących czynności kontrolne jako firmy handlowe o charakterze prywatno-prawnym.

Art. 17.

Warunki zatrudnienia liczmenów, zwolnienie z pracy oraz wysokość płac określają normy specjalne.

Art. 18.

Za niestosowanie się do powyższych przepisów podlega rzeczoznawca odpowiedzialności dyscyplinarnej wobec Izby Przemysłowo-Handlowej. O rodzaju kary, aż do odwołania włącznie, orzeka Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej.

Art. 19.

Na dowód znajomości powyższych przepisów, podpisuje rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów specjalny protokół przy akcie składania przysięgi lub przy odbieraniu upoważnienia do wykonywania czynności rzeczoznawcy.

Art. 20.

Przepisy niniejsze zostały zatwierdzone przez Prezydium Izby Przemysłowo-Handlowej w dniu 25 lipca 1947 r. i wchodzą w życie z dniem 1 sierpnia 1947 r.

Obniżka taryfy kolejowej dla transportów ryby morskiej

Ministerstwo Komunikacji zawiadomiło Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych w Gdańsku, że na skutek starań Izby Przemysłowo-Handlowej sprawa uregulowania taryfy kolejowej na przewóz towarów, w szczególności na przewóz eksportowej ryby morskiej, jest w tej chwili w opracowaniu i będzie rozstrzygnięta w myśl potrzeb eksporterów. Ministerstwo poleciło nie wstrzymywać eksportu, gdyż będzie zwracało $^3/_4$ przewoźnego w drodze refakcji. W najbliższym czasie ukaże się w tej sprawie odpowiednie zarządzenie. Decyzja Ministerstwa Komunikacji spotka się niewątpliwie z entuzjastycznym przyjęciem w sferach eksportujących rybę morską.

Zrzeszenie rzeczoznawców portowych powstało w w Gdyni

W Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni odbyło się zebranie organizacyjne Zrzeszenia Rzeczoznawców Portowych i Firm Kontrolnych. Zebrani postanowili powołać do życia własną organizację jako Zrzeszenie branżowe, poczym przyjęli projekt statutu, który zostanie przedłożony do zatwierdzenia Prezydium Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni. Na zebraniu tym dokonano również wyboru zarządu i komisji rewizyjnej. Nowe Zrzeszenie przyczyni się do usprawnienia pracy tej ważnej gałęzi aparatu pomocniczego w portach.

Kronika Morska

105% PLANU W PRZEŁADUNKACH WĘGLA. — 110% PLANU W PRZEŁADUNKACH RUDY. — USTKA — 80% ROCZNEGO PLANU W CIĄGU 6 MIESIĘCY.

Polskie porty morskie przeładowały w 1947 roku przeszło siedem milionów ton węgla, co stanowi 105% planowanego przeładunku.

Również w drugim najważniejszym artykule masowym naszych portów, tj. rudzie żelaznej, osiągnęliśmy w roku ubiegłym rezultaty przewyższające plan przeładunku. Zamiast planowanych 1,6 milionów ton rudy, porty przeładowały w imporcie dla Polski, Czechosłowacji i Węgier 1,75 miliona ton, wykonując w ten sposób 110 procent rocznego planu.

Wszystkie rekordy sprawności bije mały port w Ustce, który od chwili uruchomienia w połowie czerwca 1947 r., przeładował do końca grudnia 165.000 ton, w czym 161.000 ton węgla. W przeciągu półrocza Ustka wykonała ponad 80 procent planu rocznego.

Imponujące rezultaty pracy portów w minionym roku zawdzięczać należy w pierwszym rzędzie energicznie prowadzonej odbudowie portów, a w szczególności wysiłkom i ofiarności ludzi zatrudnionych w ramach tej odbudowy. Obok nich zasługę pełnego wykorzystania gospodarczego naszych portów dzielą w równej mierze: robotnicy portowi i kraniści, piloci portowi, szyprowie i marynarze statków portowych, pracownicy administracji portowej, a wreszcie pracownicy kolejowi. Bez cichej obowiązkowości wymienionych kategorii pracowników, osiągnięcie tak pomyślnych rezultatów w pracy portów nie byłoby możliwe. Wyniki zespolonych wysiłków ludzkich na odcinku portowym stanowią jeden z najpiękniejszych przykładów prężności organizmu narodowego, która znajduje swój najdoskonalszy wyraz w osiągniętych wynikach ludzkiej pracy.

W porcie Gdyńskim zakończono w grudniu odbudowę 460 metrów bieżących nabrzeża Angielskiego oraz 120 m. b. nabrzeża Śląskiego. Przy budowie nowego falochronu wschodniego zostały zakończone roboty, przewidziane w planie sezonu budowlanego 1947 roku.

ODBUDOWA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORTACH.

W chwili odzyskania wybrzeża morskiego przez Polskę na wiosnę 1945 roku, urządzenia przeładunkowe w portach praktycznie nie istniały. Wszystkie dźwigi oraz taśmowce węglowe zostały całkowicie lub częściowo zniszczone przez ustępującego okupanta.

Podjęte prace remontowe pozwoliły dotychczas uruchomić 30 dźwigów w Gdańsku, 29 w Gdyni oraz 20 w Szczecinie. W roku 1946 na każdy czynny w portach dźwig przypadało średnio 138 tys. ton przeładowanych towarów. W roku 1947 przeciętna ta obniżyła się już do 104 tys. ton, jednak jest w dalszym ciągu większa niż przed wojną, kiedy to np. w roku 1938 na jeden dźwig wypadało tylko 91 tys. ton towarów. Oznacza to, że dźwigi portowe są stale przeciążone pracą, to też dalsze zwiększanie przeładunków portowych wymaga odpowiedniego powiększenia ilości czynnych dźwigów.

W zrozumieniu tej konieczności Ministerstwo Żeglugi zamówiło dla portów 45 nowych dźwigów przeładunkowych, które są obecnie wykonywane w kraju przez Zjednoczenie Przemysłu Maszynowego w Gliwicach. Montaż pierwszej serii zamówionyhc dźwigów już się rozpoczął w porcie gdyńskim. Prócz tego ustawia się w portach dźwigi poniemieckie, uzyskane tytułem odszkodowań wojennych, jak również dźwigi zakupione z demobilu amerykańskiego.

POŁĄCZENIE DALEKOMORSKIE PORTU W GDYNI.

Oprócz dalekomorskich linii żeglugowych pod polską banderą, Gdynia posiada regularne połączenia z szeregiem portów przez linie zagraniczne. M. in. statki duńskiego towarzystwa Wschodnio-Azjatyckiego „Falstria" i „Jutlandia" utrzymują regularne rejsy między Gdynią a Kopenhagą i Nowym Jorkiem. Z Kopenhagi statki wspomnianego towarzystwa zapewniają regularne połączenie z portami Dalekiego Wschodu. W razie dostatecznej ilości ładunków, statki te zachodzą również bezpośrednio do Gdyni. Maklerem wymienionych linii jest „Baltica", Bałtycka Agencja Morska Sp. z o. o. w Gdyni.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE POLSKICH STOCZNI.

W związku z panującą obecnie wysoką koniunkturą w światowym przemyśle stoczniowym, istnieje duże zainteresowanie zagranicy dla możliwości produkcyjnych stoczni polskich. Już w roku bieżącym krajowe stocznie były zapytywane o możliwości wykonania kadłubów statków morskich dla zagranicy, co stanowiłoby nowy rodzaj wysoce uszlachetnionego eksportu. Jak obliczono, eksport ten mógłby wynosić w ciągu roku około 10 tysięcy ton wyrobów walcowanych z żelaza i stali. Podobne zapotrzebowanie mogłoby się powtórzyć w następnych 4 latach.

PIERWSZY KURS PILOTÓW NA TRASIE SZCZECIN — ŚWINOUJŚCIE.

W dn. 15. I. 1948 r. rozpoczął się pierwszy kurs dla pilotów na trasę Szczecin — Świnoujście, przewidziany w planie szkolenia na rok 1948 Departamentu Kadr Ministerstwa Żeglugi.

Na kurs wezwanych zostało 22 kandydatów, rekrutujących się z podoficerów rez. Marynarki Wojennej, oraz szyprów I-ej i II-ej kategorii.

Kierownictwo kursu powierzone zostało Kaptanowi Portu Szczecińskiego ob. Domaradzkiemu Mikołajowi.

Przewidziane programem 400 godzin zajęć teoretycznych prowadzą: miejscowi oficerowie Marynarki Handlowej oraz wykładowcy Państwowej Szkoły Morskiej. Ponadto kurs przewiduje 2-miesięczną praktykę pilotowania na trasie, po czym kursanci złożą egzamin końcowy, po którym zasilą szczupłe kadry pilotów trasowych w Szczecinie, dając tym samym możność wyrugowania dotychczas zatrudnionych na tych stanowiskach Niemców.

PRZETARG NIEOGRANICZONY Nr. III/3/3/48.

Dyrekcja O. K. P. w Gdańsku zaprasza do składania ofert na wykonanie i dostawę 500.000 szt. przekładek topolowych, osikowych, względnie bukowych dla szyn typu S 49.

Ofertę w podwójnych kopertach, z których zewnętrzna zalakowana bez znaków firmowych, należy złożyć do godz. 10.45 dnia 30 stycznia 1948 r., do skrzynki ofertowej umieszczonej w holu D. O. K. P. Gdańsk, wraz z załączonym kwitem depozytowym na wpłacone do Kasy Dyrekcyjnej P.K.P. Gdańsk lub PKO na konto D. O. K. P. Gdańsk Nr XI-4209 wadium w wysokości 1% sumy kosztorysowej. Zwrot wadium nastąpi w wypadku, gdy Firma nie otrzyma zlecenia na dostawę. Otwarcie ofert nastąpi dnia 30.I.48 r. o godz. 11-ej w gmachu D. O. K. P. Gdańsk, pokój Nr 456 w obecności przybyłych oferentów. Dyrekcja zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferentów oraz unieważnienia przetargu bez podania przyczyny. Bliższe informacje otrzymać można codziennie w D. O. K. P. Gdańsk, pokój Nr 465, gdzie również można nabyć warunki przetargu za opłatą 100 zł.

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Dział prawny: Dr Mieczysław Piekarski
Kroniki Rynków Kolonialnych: Aleksander Wiatrak

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
Gdynia: Świętojańska 99, Tel. 27-242
P. K. O. XI - 111
Red. nacz. Mgr K. Zagórny-Kretowicz

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Kroniki Kupieckiej: Mgr Tadeusz Kaszyński
Kroniki Szczecińskiej: Mgr Czesław Piskorski

Druk. M. Z. G. w Gdańsku, Plac Wa łowy 14 — telefon 3.10-61. Wz. 84.—3000. W-09424.